Nr 6. Rok I. PAŹDZIERNIK 1936. Egzemplarz bezpłatny.

W obronie życia i siedzib

Wiadomości lotniczo-gazowe Zarządu Krak. Okręgu Wojew. L. O. P. P.



Fot. W. Pikiel.

Gen. Insp. Sił Zbrojnych gen. E. Rydz-Śmigły na rewii lotniczej w Warszawie.

GEN. BRYG. JERZY NARBUT-ŁUCZYŃSKI
Dowódca Okr. Korp. Nr V
Prezes Zarządu Okr. Wojew. LOPP w Krakowie

L. O. P. P. a F. O. N.

LOPP jest chyba wyjątkową organizacją, która na kilkanaście już lat przed wezwaniem Naczelnego Wodza, Gen. Śmigłego-Rydza, do wzmożenia siły obronnej Państwa, spełniała to zadanie systematycznie i z pełną zrozumienia ofiarnością.

Praca LOPP od jej powstania, a zwłaszcza w ostatnich kilku latach, jest niczem innem, jak stałą, stopniową rozbudową obrony w dziedzinie lotnictwa i walki gazowej.

Program prac LOPP jest dostosowany do wymagań wojny nowoczesnej. Wojna nowoczesna wymaga przygotowania zarówno kadry kierowniczej, jak i całego narodu. Kadra w czasie pokoju przygotowuje do walki obronnej cały naród, a w czasie wojny kieruje obroną.

W żadnej innej dziedzinie walki obowiązek przygotowania do niej jaknajszerszych warstw społeczeństwa nie jest tak powszechny, jak w zakresie obrony lotniczo-gazowej. Do wojska idą najzdrowsi, najsilniejsi i tylko mężczyźni. W obronie przeciwgazowej muszą być przeszkoleni wszyscy, bez względu na wiek i płeć, gdyż wszystkim jednakowo zagraża niebezpieczeństwo wojny gazowo-lotniczej.

Przygotowanie do tego niebezpieczeństwa musi być nietylko powszechne, ale i wszechstronne.

Dla przygotowania kadry LOPP organizuje kursy instruktorskie, które szkolą instruktorów w dziedzinie obrony przeciwgazowej, szkoły pilotów i mechaników, szkoły i kursy szybowcowe — powiększa rezerwy naszych wojsk lotniczych, a dla ich wyszkolenia buduje się warsztaty, samoloty, szybowce. Tak przygotowani instruktorzy idą wśród społeczeństwa, by je zorganizować i przysposobić do samoobrony.

Na czem ma polegać ta samoobrona?

Organizacja samoobrony polega na utworzeniu całej sieci drużyn, służących do zapobiegania niebezpieczeństwu walki chemicznej i usuwania skutków napadów lotniczo-gazowych. Będą to drużyny obserwacyjno-meldunkowe, alarmowe — uprzedzające o zbliżającem się niebezpieczeństwie, drużyny odkażające teren zagazowany, techniczne, służące do naprawy uszkodzeń w instalacjach (kanalizacji, wodociągów, elektryczności itp.), przeciwpożarowe, bezpieczeństwa itp.

Niezależnie od organizacji tych oddziałów, służących do obrony przeciwgazowej wspólnego dobra obywateli — instruktorzy szkolą ogół ludności. Każdy musi posiadać maskę gazową i umieć się z nią obchodzić we wszelkich warunkach życia codziennego, umieć ją zabezpieczyć przed zniszczeniem (konserwacja). Każdy dom musi mieć przygotowane najprostsze środki obrony i uporządkowany strych od materjałów łatwopalnych, środki do gaszenia pożaru, środki opatrunkowe (pierwsza pomoc), umiejętność uszczelniania mieszkania. Każdy musi wiedzieć, gdzie i jak korzystać z urządzeń obrony zbiorowej (schrony przeciwgazowe, szpitale, kąpieliska), każdy obywatel musi znać przepisy i sposoby alarmowania, ruchu, dyscypliny. Ponadto należy przyswoić sobie znaki rozpoznawcze własnego lotnictwa, donosić władzom o każdym wypadku lądowania, złośliwego zniszczenia, obniżającego zdolność obronną narodu, trzeba się zapoznać z całą masą sposobów i środków, któremi wróg może się posługiwać dla zniszczenia lub poderwania naszej odporności moralnej.

Jak widzimy — zarówno zadania LOPP, jak i obowiązki wszystkich obywateli w dziedzinie samoobrony są wielkie, liczne i niełatwe do opanowania. Widzimy, że LOPP zgodnie z wezwaniem Naczelnego Wodza, gromadzi środki materjalne i przyspasabia moralnie naród do obrony. Trzeba jednak stwierdzić, że o ile świadomość potrzeby przygotowania się do obrony przenikła dość powszechnie w głąb społeczeństwa, o ile apel Naczelnego Wodza znalazł dość duży odzew w postaci jednorazowych lub okresowych danin — o tyle stała gotowość obronna i stała ofiarność na cele samoobrony nie zdołały się wśród nas zakorzenić. Podawnemu jesteśmy czuli na każdy szlachetny zew, podawnemu jesteśmy gotowi oddać ostatni grosz w chwili faktycznego niebezpieczeństwa, ale jakże trudno zmusić do systematycznej, mało efektownej, codziennej pracy i codziennej ofiarności, nietylko na rzecz ogółu, ale nawet dla własnego interesu.

My, którzy kierujemy pracami LOPP na terenie województwa krakowskiego, odczuwamy skutki tego słomianego zapału społeczeństwa, widzimy obniżenie się ofiarności i zainteresowania.

Dlatego też na progu nowego „Tygodnia lotniczego" zwracamy się do ludności województwa krakowskiego z apelem i ostrzeżeniem: jeżeli pogłębiać się będzie nadal bierność i upadek ofiarności, ubytek członków z szeregów LOPP — Ziemi Krakowskiej grozi niedostateczne przygotowanie do obrony.

Pamiętajmy, że pracować w szeregach LOPP stale i wytrwale — to znaczy gromadzić bezpośrednio i najpewnej kapitał, który ma się złożyć na F. O. N.!



L. O. P. P. - strażą przednią bezpieczeństwa Rzplitej!

Kpt. Dypl. Int. MARJAN KOWALSKI
Sekretarz Zarz. Okr. Woj. LOPP w Krakowie

KTO WINIEN ODPOWIEDZIEĆ NA TO ZAPYTANIE?

Dnia 26 września 1936 r. rozpoczynamy XIII Tydzień LOPP.

Jest to nasze doroczne święto. Jak w każdej rodzinie dzień patrona ojca rodziny jest świętem uroczyście obchodzonem, jak w każdem stowarzyszeniu dzień imienin zasłużonego prezesa jest świętem organizacji, gdzie przy składaniu życzeń podnosi się zasługi solenizantów, tak też w dniu święta LOPP, którem jest przecież „Tydzień LOPP“, winniśmy złożyć sprawozdanie z tego, cośmy dla tej instytucji przez ub. rok uczynili.

Musimy zdać sprawozdanie, czy wypełniliśmy wszelkie swe powinności, jako członkowie Zarządów Kół, Obwodów i Okręgu i jako członkowie LOPP.

Czy instytucji tej, która ma nas przygotować na wypadek wojny do obrony życia własnego, swoich najbliższych i swoich siedzib, przysporzyliśmy nowych członków i nowych funduszów?

Spróbujmy zrobić sprawozdanie z naszego rocznego dorobku, oparte na zestawieniach i danych z placówek LOPP.

Sprawozdanie to nie będzie całkowite z uwagi na szczupłe rozmiary naszego czasopisma.

* * *

Krakowski Okrąg Wojewódzki LOPP liczy obecnie 92.799 członków, która to liczba w stosunku do 2.300.000 mieszkańców stanowi zaledwie 4% i umiejscawia Okrąg Krakowski na 6 miejscu w tabeli Okręgów LOPP w całej Polsce.

Na powyższą liczbę składają się następujące grupy członków LOPP: członków dożywotnich 161, rzeczywistych 34.301 i popierających 53.337.

Kół miejscowych LOPP Okrąg Krakowski liczy 529, Kół szkolnych 481.

Na przeszło 2.000 miejscowości Województwa Krakowskiego 990 nie ma jeszcze zorganizowanych Kół LOPP.

Cyfry te wskazują, że jest jeszcze dużo do zrobienia na naszym terenie.

Wieś, jak dotychczas, nie została jeszcze dla LOPP pozyskana. Świat robotniczy, aczkolwiek chętny do pracy społecznej, na skutek specjalnych warunków gospodarczych trudny jest do zorganizowania w LOPP. Na terenie Okręgu istnieje zaledwie 113 Kół fabrycznych, co w stosunku do ilości zakładów przemysłowych jest cyfrą bardzo małą.

Kół kobiecych zdołaliśmy zorganizować zaledwie 7.

Ludność żydowska ustosunkowuje się do LOPP całkowicie biernie. Poza kilkoma Obwodami, gdzie praca propagandowa na odcinku żydowskim daje pewne wyniki, są wypadki, że miejscowości liczące około 3.500 ludności żydowskiej mają zaledwie 3-ch członków żydów.

Kół szkolnych jest 481. Młodzież szkolna dzięki modelarstwu, wprowadzonemu jako przedmiot obowiązkowy do programów szkolnych, garnie się do pracy w LOPP. 17 modelarni powiatowych utworzonych w ostatniem półroczu szkoli młodzież na przyszłych konstruktorów i pilotów lotniczych.

Mimo to cyfra Kół szkolnych jest niska i wysiłki niektórych Obwodów na tym terenie muszą być zwiększone.

Obwody Kraków-miasto, Kraków-powiat, Mielec, Tarnów, Biała i Nowy Targ na terenie szkolnym silnie pracują, stąd też wyniki organizacyjne są widoczne.

Sprawa Kół szkolnych LOPP będzie dopiero wtedy należycie rozwiązana, gdy nauczycielstwo całego Okręgu jednakowo do tej sprawy się ustosunkuje.

Akcja szkoleniowo-propagandowa Okręgów i Obwodów drogą kursów informacyjnych, prelekcyj i pogadanek uświadamia rzesze obywateli o podstawowych zasadach obrony życia i mienia.

Tak w cyfrach przedstawiałby się dorobek Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP.

* * *

Jak widać z powyższego, nie możemy się zbyt weselić w dniu naszego święta.

Dorobek niewielki — zaległości w pracy duże.

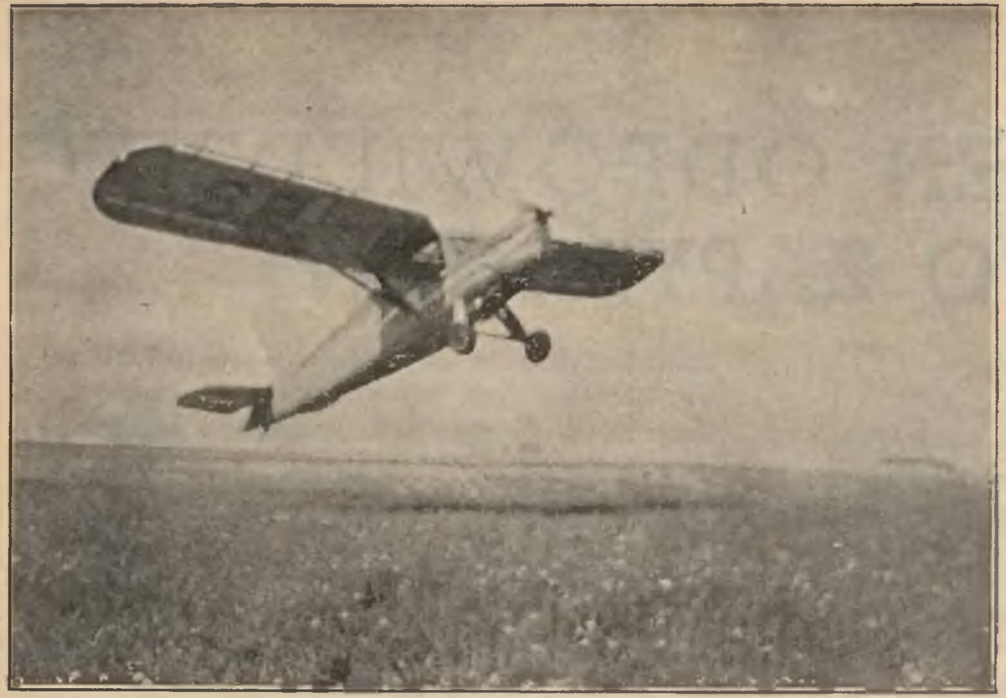
Czemu to należy przypisać?

Na to smutne zapytanie odpowiedzieć winno nasze społeczeństwo. Odpowiedź zaś ta powinna być silna, wielka i rozumna i streszczać winna się w jednem haśle

Wszyscy do LOPP, aby sprawozdanie na przyszły rok, na przyszły „Tydzień Lotniczy“ wypadło znacznie lepiej i pomyślniej!

Rozwój L. O. P. P. rękojmią potęgi Państwa!





Polski samolot turystyczny R. W. D. 13.

KONRAD RADECKI.

L. O. P. P.

Od Tatr do morza obszar polskiej ziemi,
a nad nim tylko nieba wolny strop —
kto strzeże go skrzydłami zwycięskiemi?
L O P P !

Nikt czasów przyszłych przewidzieć nie zdoła —
już dziś Europa wciąż wre niespokojna —
co będzie z nami, gdy przyszłość zawoła:
W O J N A ?!

Gdy runie zamęt, wystarczy nam męstwa,
wrogom się oprą nasze dzielne wojska,
ale współpracy żąda społeczeństwa
P O L S K A !

Niech nikt się z cudem naiwnie nie liczy!
starzec czy dziecko, pan z miasta czy chłop
winien się wpisać w Tygodniu Lotniczym
D O L O P P !

Wszyscy do LOPPu, tam jedynie bowiem
pewność wytrwania, ocalenie bliskie!
tam służyć winien każdy w Polsce człowiek
O J C Z Y Ź N I E !

Nikt nas nie zwalczy i nikt nas nie złamie,
nikt nie zwycięży i mienia nie zniszczy,
skoro staniemy przy ramieniu ramię
Z R Z E S Z E N I W L O P P i e — W S Z Y S C Y !!



Odkażanie drogi.

Mjr Dr KAZIMIERZ MICHALIK

L. O. P. P. A LOTNICTWO SPORTOWE

XIII TYDZIEŃ L. O. P. P.

Hasłem tegorocznego XIII „Tygodnia“ Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest zbiórka na budowę samolotów.

Fundujmy samoloty — woła LOPP w chwili, gdy we wszystkich państwach powiększa się wydatki na zbrojenia i notujemy olbrzymi wzrost lotnictwa u naszych najbliższych sąsiadów.

Prasa codzienna cytuje nam dane dotyczące masowego szkolenia lotników, które przeprowadzane jest na wielką skalę w celu przygotowania się do przyszłej wojny.

Równocześnie fabryki budują ogromne liczby samolotów i pracuje się z zapałem nad konstrukcją nowych aparatów i motorów samolotowych. Samoloty są nabywane nietylko z kredytów budżetowych państw, ale czynią dary z samolotów gminy, stowarzyszenia i zakłady handlowe, dość przytoczyć przygotowania lotnicze Niemiec i fundacje samolotów bojowych przez Ossoawijachim w Rosji Sowieckiej.

Silne lotnictwo to gwarancja bezpieczeństwa i pokoju. Musimy się i u nas zdobyć na wysiłek finansowy, a kogo nie stać na grosz ofiarny, niech zastąpi go przez pracę nad propagandą lotnictwa.

LOPP to oczywisty dowód istnienia tego wysiłku i sił w Narodzie.

Plon trzynastoletniego posiewu Ligi, to olbrzymi już dziś rozmach, z jakim obecnie pracują nasze kluby lotnicze, jak świetnie rozwija się nasze lotnictwo sportowe i rosną kadry lotników sportowych, stanowiących znakomitą rezerwę i uzupełnienie lotnictwa wojskowego.

Dla tych rzesz szerokich młodych lotników, potrzeba wiele i wiele samolotów szkolnych, sportowych, potrzeba lotnisk, hangarów i szkół lotniczych.

Oto najważniejsze zadania chwili obecnej — aby te zadania należycie przedstawić czytelnikom i znaleźć uznanie i poparcie u nich dla lotnictwa sportowego, pragnę zapoznać ich ze sportem lotniczym i wspomnieć o roli, jaką odegrała LOPP na tem polu.

Lotnictwo sportowe jest najmłodszą a zarazem najbardziej ruchliwą dziedziną lotnictwa w Polsce. Zapoczątkowane zostało przez Akademików w r. 1927, a więc w cztery lata po powstaniu LOPP, kiedy to władze wojskowe przekazały skasowany sprzęt lotniczy LOPP, a Liga wyremontowała go i oddała klubom dla szkolenia.

Tak powstał pierwszy Aeroklub Warszawski, następnie w r. 1928 drugi Aeroklub Krakowski i inne. Dziś mamy 11 klubów na czele z Aeroklubem Rzeczypospolitej, obejmujących zasięgiem całą Polskę. Działalność ich najlepiej charakteryzują cyfry.

W roku 1928 mamy: 6 klubów, 440 członków, 25 pilotów motorowych, 22 samolotów, wylatano w klubach 529 godzin. W roku ostatnim 1935 kluby liczą 2.679 członków, 547 pilotów motorowych, 170 samolotów, wylatano 8.011 godzin.

Otrzymane samoloty z wojska, nieodpowiednie do dalszego treningu, nie na długo wystarczyły. Aby ten brak usunąć i stworzyć typ własnego samolotu szkolnego i sportowego, LOPP popiera prace konstruktorów polskich, budowę warsztatów lotniczych oraz organizuje w latach od 1927 do 1932 r. konkursy techniczne samolotów turystycznych, nagradzając konstruktorów i pilotów.

Na pierwszym krajowym konkursie pierwszą nagrodę uzyskuje Stanisław Działowski z Krakowa za awionetkę D. K. D., aby następnie obok innych konstruktorów (Sido z Krakowa) ustąpić już na stałe palmę pierwszeństwa sławnej trójce studentów Politechniki Warszawskiej: Rogalski, Wigura i Drzewiecki, od których pierwszych liter nazwisk otrzymują nazwę znakomite samoloty, zbudowane w doświadczalnych warsztatach lotniczych t. zw. „RWD“ podwaliny przyszłych wielkich zwycięstw lotniczych Polski w Challenge 1932 i 1934.

I choć nie mieliśmy prawie żadnej tradycji lotniczej w porównaniu z państwami Zachodu, nasze lotnictwo sportowe nie tylko wykazało postęp w tej dziedzinie, ale zapisało już swą sławą kartę w historii lotnictwa światowego nazwiskami Żwirki, Skarżyńskiego i Bajana, co jest również zasługą LOPP, a co przyniosło dla całokształtu lotnictwa polskiego i Państwa duże korzyści.

Poza pracą w dziedzinie szkolenia, treningu, sport lotniczy organizuje wielką ilość zawodów, z których pierwsze odbyły się w Krakowie w 1929 r. (I Lot Połud. Zach. Polski) poczem już stale odbywają się zawody lotnicze krajowe, organizowane przez A. R. P. przy pomocy LOPP i międzyklubowe, piloci zaś biorą udział w licznych rajdach zagranicznych, zdobywając również międzynarodowe rekordy. (Drzewiecki na RWD. 7 — rekord szybkości w kat. II samolotów turyst., Skrzypiński — rekord odległości bez lądowania, Żwirko — rekord wysokości w tejże kat. samolotów).

Staraniem ówczesnego Wojewódzkiego Komitetu LOPP w Krakowie powstaje w Nowym Targu w r. 1930 pierwsze lotnisko turystyczne w Polsce, a następnie lotniska w Mielcu, Dębicy i lądowisko w Nowym Sączu.

Podkreślić tu muszę wielkie znaczenie posiadania dla lotnictwa sport. własnych lotnisk turystycznych.

Lotnisko w Nowym Targu, położone u stóp naszych przepięknych Tatr, daje możność zapoznania się z urokiem Czorsztyna, Zakopanego i Szczawnicy podczas organizowanych początkowo „Podhalańskich Zlotów Awionetek“ w latach 1930, 31 i 32, a następnie zawodów lotniczych. Lotniska te stanowią również na wypadek wojny ważne podstawy dla naszego lotnictwa wojskowego, a podczas pokoju służą znakomicie dla treningu lotników, propagandy lotnictwa, LOPP i dla celów lotnictwa sanitarnego.

Te wysoce dodatnie rezultaty, jakie dały się osiągnąć dzięki posiadaniu dziś już własnych, doskonałych samolotów szkolnych i turystycznych „RWD“, subwencjonowanych i budowanych przez LOPP, nakładają na nas w chwili obecnej poważny obowiązek dążenia wszelkiemi siłami do kontynuowania dalszych prac nad rozwojem lotnictwa.

Musimy się zdobyć na ofiary dla sportu lotniczego, a pomocy finansowej powinno dostarczyć całe społeczeństwo, aby sportowi lotniczemu zapewnić dalszy rozwój i abyśmy mogli podjąć zdecydowane współzawodnictwo nadal z naszymi sąsiadami o zupełne opanowanie powietrza.

Opanujmy powietrze — Wielka Polska — to Polska Skrzydlata. Przyśpieszmy jej rozwój — składajmy grosz na samoloty!

Niech każdy obywatel w Tygodniu Lotniczym uczyni coś dla podniesienia lotnictwa polskiego! W lotnictwie przyszłość Polski!

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO SZKOLENIA W O. P. L. (O. P. L. G.) LUDNOŚCI CYWILNEJ

Kursy OPL dzielą się jak wiadomo na dwie zasadnicze grupy: kategoryjnych i informacyjnych.

Pierwsze z nich, wśród których rozróżniamy: I, II i III kategorji przeznaczone są dla szkolenia fachowców — drugie zaś, wśród których rozróżniamy 20, 10 i 5 godzinne, przeznaczone są do szkolenia jaknajszerszych warstw społeczeństwa, więcej — dla przeszkolenia całej ludności naszego Państwa w zakresie OPL przez uświadomienie o grozie i rodzajach nowego, oczekującego w przyszłości ludność cywilną niebezpieczeństwa, oraz przez nauczenie jej sposobów zorganizowanej obrony zbiorowej, tudzież używania środków obrony osobistej.

Kursy kategoryjne II, a w szczególności III kat., popularne są bardzo w krakowskiem województwie, dzięki pięcioletniemu już planowemu i systematycznemu przeprowadzaniu ich we wszystkich powiatach organizujących sobie poszczególne służby OPL.

Kursy informacyjne natomiast są stosunkowo mniej popularne, czego przyczynami są: dążność osób, zamierzających przeszkolić się w OPL do kończenia raczej kursów wyższych, dających świadectwa ukończenia, a nie tylko zaświadczenia o przesłuchaniu, jakie daje się na kursach informacyjnych — a następnie wstrzymanie masowego przeprowadzania kursów informacyjnych przez przeciąg r. 1935 z uwagi na znaczny postęp w dziedzinie prac i konieczności dostosowania do nich szkolenia.

Z chwilą ukazania się nowych programów wyszkoleniowych dla kursów OPL informacyjnych w marcu br. podjęte zostało intensywne i masowe przeprowadzanie ich w całem województwie, we wszystkich powiatach z dewizą docierania przez nie nie tylko do mieszkańców miast, ale i wsi.

O ile więc w r. 1935 stosunek kursów kategoryjnych do informacyjnych wyrażał się cyframi: 40 na 95 kursów, przy 955 na 3.816 wyszkolonych — o tyle w r. 1936, za okres I półrocza tylko stosunek ten wyraża się cyframi: 19 na 143 kursów, przy 405 na 7.798 wyszkolonych.

Postęp prac w dziedzinie OPL. wywołał jednak konieczność całkowitej reorganizacji dotychczasowego szkolenia.

W myśl zatem zamierzeń M. S. Wewn. w niedalekiej przyszłoci rozróżniać będziemy 4 zasadnicze rodzaje szkolenia: 1) ludności cywilnej, 2) organów i służb OPL., 3) instruktorów OPL. i 4) referentów OPL.

W zakresie szkolenia ludności cywilnej przewidziane są 2 rodzaje szkolenia dla: 1) ogółu ludności, *które będzie obowiązywało bezwzględnie wszystkich* i 2) dla tych jednostek, które odpowiedzialne będą za zorganizowanie obrony na terenie rodziny.

Jak widzimy zatem, akcja przeszkolenia całej ludności, a potem doszkalania nowych roczników, wchodzi w nowy, planowy, systematyczny i obowiązkowy dla obywateli okres pracy wyszkoleniowej. *S. L.*

L. CZUPRYK, pilot szybowcowy.

JEDEN DZIEŃ W SZKOLE SZYBOWCOWEJ

Niewielu z dużej ilości wycieczkowiczów, obierających za cel przechadzkę do Lasku Wolskiego lub na Bielany, wie, że niedaleko, na drugim brzegu Wisły, na wzgórzu bodzowskiem, znajduje się szkoła szybowcowa, ucząca młodych i zapalonych adeptów trudnej sztuki latania w powietrzu. Nie widzieliśmy dotychczas, aby ta piękna miejscowość cieszyła się względami Krakowian.

Wre w tej szkole praca i to mozolna, lecz cicha, jak cichy jest lot szybowca w powietrzu.

Nim przystąpimy do opisu jednego dnia lotnego szkoły, pozwolimy sobie, przypomnieć naszym Czytelnikom, co to jest szybownictwo — inaczej latanie bez silnika — i jakie ma zastosowanie oraz cele.

Szybownictwo polega na wykorzystaniu własności powietrza, prądów i poruszeń mas powietrza oraz pewnych odchyleń płynących mas, powodowanych nierównomiernem ukształtowaniem ziemi. Zależnie zatem od prądów powietrznych i ukształtowań terenu rozróżniamy kilka rodzajów szybownictwa: szybownictwo szkolne t. zn. ślizgowe i szybownictwo rasowe, zatem latanie na prądach wymuszonych i na prądach termicznych.

Latanie na szybowcu lotem ślizgowym polega na tem, że po wystartowaniu szybowca linami gumowemi w powietrze, pilot ustawia stery w sposób powodujący lot szybowca z pewną oznaczoną szybkością, przy której powietrze jest w stanie unieść pilota i maszynę. Rzecz ma się podobnie jak np. z płaskim kamieniem, który położony na powierzchnię wody momentalnie tonie, ale wypuszczony na wodę z pewną szybkością, będzie się na niej utrzymywał aż do utraty szybkości i dopiero potem zatonie.

Pilot szybowcowy, posiadający umiejętność odpowiedniego utrzymania szybkości przy pomocy sterów, jest w stanie, zależnie od wysokości góry, z której startuje, pięknym, równym lotem ślizgowym osiągnąć np. na Bodzowie do dziewięciuset metrów odległości bez wiatru.

O szybownictwie rasowem nie rozpiszemy się obszernie na tem miejscu, poprzestając na wzmiance, że odpowiednio przystosowane typy szybowców utrzymują się w powietrzu na prądach wstępujących do kilkunastu godzin bez przerwy oraz w podobnych warunkach dokonywują przelotów na dziesiątki km.

Ostatni rekord polski długotrwałości lotu wynosi 22 godz. 30 minut, a odległość przelotu 330 km.

Celem szybownictwa jest przedewszystkiem przeszkolenie młodych kandydatów na pilotów zawodowych. Szybownictwo jest dla nich przedszkolem, pozwalającem im poznać zalety i kaprysy żywiołu, w którym będą w przyszłości pracować. Że tego rodzaju przeszkolenie daje widoczne rezultaty, za dowód niech posłuży fakt, że bez ukończenia kursu szybowcowego władze wojskowe nie będą już przyjmować kandydatów do szkół lotniczych.

Celem dalszym szybownictwa, jeszcze planowo nieujętym, będzie specjalne szkolenie szybkiej orjentacji i natychmiastowej a nieomylnej decyzji w momentach nagłego niebezpieczeństwa. Wyobraźmy sobie, jak świetną lekcją praktyczną orjentacji dla młodego chłopca są loty od początku samodzielne a dokonywane z pełną świadomością odpowiedzialności za swoje własne kości.

Kończąc kilka zdań na powyższy temat, zdań potrzebnych jednak dla właściwego zrozumienia konieczności powstawania szkół szybowcowych, przystąpmy do opisu pracy szkoły.

Okrąg Wojewódzki LOPP corocznie urządza kilka kursów pilotażu szybowcowego dla starszych i dla młodzieży. Dla starszych kursy zwane dochodzącemi w czasie południowym, a dla młodzieży szkolnej w okresie wakacyjnym z zaobozowaniem w Bodzowie. Chcąc przyjrzeć się bliżej pracy szkoły, oraz zajęciom młodych orląt, zapewnieni przez kierownictwo szkoły, że w następnym dniu będą warunki, t. zn. odpowiedni wiatr i pogoda, udaliśmy się w sobotę wieczorem malowniczą drogą nad Wisłą w stronę Bodzowa.

Z daleka na drodze rozlega się dziarski śpiew. To uczniowie szkoły wracają z nad Wisły, gdzie po gorącym dniu używali kąpieli, a obecnie wracają na górę, by spożyć kolację i udać się na spoczynek.

JAK PRACUJE OŚRODEK PROPAGANDY L. O. P. P. W KRAKOWIE

Jednym z bardzo ważnych czynników nawiązujących styczność społeczeństwa z LOPP są Ośrodki Propagandy, znajdujące się w każdem mieście wojewódzkiem.

Krakowski Okrąg Woj. LOPP posiada taki Ośrodek w Krakowie, mieszczący się w centralnym punkcie miasta, w narożnym gmachu, przy zbiegu ulic Pierackiego i Podwale. Punkt ten, położony w największem skupisku szkół krakowskich, z Uniwersytetem Jagiellońskim na czele, daje Ośrodkowi Propagandy LOPP możność zainteresowania tysięcznych rzesz codziennie do szkół śpieszącej młodzieży celami LOPP i jego zadaniami, a tem samem zdobywania dla LOPP cennych kadr przyszłych uświadomionych i przeszkolonych w zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej członków i współpracowników.

Lokal Ośrodka jest jakby stałą wystawą sprzętu przeciwgazowego i lotniczego oraz sprzętu modelarstwa lotniczego, modeli latających, wydawnictw LOPP, wystawą dostępną dla każdego interesującego się LOPP. Liczne tablice, maski, ubrania ochronne, próbki gazów bojowych, przekroje pochłaniaczy, pochłaniacze przemysłowe, modele woskowe porażeń gazami bojowemi itp. ilustrują każdemu grozę przyszłej wojny gazowej, uczą bronić się przed gazami i dają możność każdemu nie tylko zapoznania się ze sprzętem przeciwgazowym, ale też doraźnego nabycia tego sprzętu w Ośrodku.

Bardzo ważnym działem Ośrodka jest dział sprzętu przeciwgazowego przemysłowego, służącego do ochrony zdrowia pracujących w przemyśle, gdzie przy wytwarzaniu poszczególnych fabrykatów powstają groźne gazy t. zw. przemysłowe, zwłaszcza w przemyśle chemicznym. Ośrodek zaopatrzony jest bogato w sprzęt ochronny i przeciwgazowy, począwszy od wielu typów masek i półmasek oraz pochłaniaczy przeciw gazom bojowym i przemysłowym.

W tym dziale Ośrodek posiada wielki wybór od najtańszych półmasek pyłochłonnych do kosztowniejszych aparatów tlenowych, dających możność nie tylko pracy w największych stężeniach gazów, lecz i ratowania zatrutych gazami. Ośrodek posiada zawsze dostateczną ilość sprzętu „bojowego" i „ochronnego przemysłowego".

Ośrodek Propagandy posiada też bogaty dział literatury fachowej, jak broszury, wydawnictwa z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, budowy schronów, lotnictwa, budowy silników, szybownictwa, modelarstwa lotniczego, pism itp., które dla każdego są dostępne.

Bogaty dział modelarski, zaopatrzony w plany modeli latających rozmaitego typu, podręczniki budowy latających modeli oraz sprzęt modelarski potrzebny do zbudowania modelu latającego, dostępny dla najniezamożniejszych, umożliwia każdemu zbudowanie sobie dowolnego typu modelu latającego przez zakupienie wszystkich potrzebnych części modelu, bądź gotowych, bądź w su-

(dokończenie na str. 8)

KRAK. OKR. WOJ. L. O. P. P. W BODZOWIE

Udajemy się i my zaproszeni przez uprzejmego kierownika do izby gościnnej, ażeby jutro o 5 rano być już na starcie. Z wczesnej pory początku zajęć wnioskujemy, że widocznie nauka latania wymaga jednak tak intensywnego eksploatowania czasu.

Pobudka zastaje nas wypoczętych wyśmienicie. Po lekkiem śniadaniu wychodzimy na dziedziniec szkoły, gdzie już kierownik przyjmuje raport od drużynowych. Po raporcie następuje bardzo ładny i nastrojowy moment wciągnięcia flagi na maszt, poczem uczniowie zabierają przyrządy startowe, apteczkę i udają się do hangaru, leżącego około 100 metrów dalej od budynku szkoły.

Duży hangar drewniany, przytulony z jednej strony do skały, jest całkowicie zabezpieczony od wpływu silnych wiatrów zachodnich. Chłopcy otwierają hangar.

Z zaciekawieniem oglądamy czyste, białe o pięknej, harmonijnej linji, maszyny. Są to najlepsze dotychczas szkolne maszyny typu „Wrona". Właśnie czterech uczniów ostrożnie wynosi taką lekką „Wronę" i przymocowuje do wózka dwukołowego, na którym będzie transportowana na szczyt wzgórza. Wynoszą jeszcze drugą maszynę, loty bowiem odbywać się będą w dwu grupach.

Zdala na drodze ukazuje się rodzaj Don Kichota, jadącego w odświętnym szerokim kapeluszu na małym koniu, przyczem nogi jeźdzca włóczą się po ziemi. Zapytujemy, co to za figura. Okazuje się, że jedzie, nazywany na wszystkich prawie szybowiskach „ambasadorem", człowiek, którego obowiązkiem jest opiekować się szybowcem podczas transportu z hangaru oraz z miejsc lądowania. Nasz ambasador zaprzęga swoją „Baśkę" do wózka z szybowcem, uczniowie zabierają liny i haki startowe, jedziemy na dół, na łąkę, gdzie odbędą się tak zwane szurania, to znaczy pierwsze samodzielne wzloty początkujących uczniów.

Na zupełnie równym trawniku ustawiono szybowiec, na miejscu pilota siedzi 12-letni uczeń przypięty pasem i słucha z uwagą instrukcyj kierownika. Koledzy naciągają gumowe liny, na komendę kierownika szybowiec z pilotem jak wielki konik polny podrywa się od ziemi na wysokość pół metra, poczem przeleciawszy około trzydzieści metrów siada płozą na ziemi. Tym razem było to szurnięcie zupełnie dobre. Zdarza się jednak czasem, że taki nowy uczeń z emocji ma tak solidnego stracha, że albo leci z zamkniętemi oczami tak na „słowo honoru", albo odruchowo ściąga drążek sterowy t. zw. „knypel", powodując prawie pionową świecę, co kończy się katastrofą, więc połamaniem płozy lub skrzynki. Kierownik i instruktorzy nie przepuszczą jednak żadnego niedociągnięcia, stale poprawiają i upominają, tak że wreszcie kandydat na pilota ma ciężką głowę i nie może się oderwać od ziemi, przez co ćwiczy najbardziej prawidłowe szuranie polegające na utrzymaniu równowagi bez odrywania się od ziemi.

Każdy uczeń przećwiczyć musi około 40 podobnych szurnięć, przyczem oswaja się zgrubsza z opanowaniem sterów.

Przechodzimy do drugiej grupy ćwiczącej „skoczki". Są to loty dochodzące w prawidłowem wykonaniu do pięciu metrów wysokości o długości do 50—70 metrów. Tutaj szkolenie trwa już znacznie dłużej i wolniej, każdy bowiem uczeń, nim grupa przejdzie wyżej, musi zupełnie opanować niesforne z początku stery.

Obserwowanie szkolenia skoków przedstawia bardzo ciekawy widok. Zwykle pilot chce wykonać lot, jaki mu polecił instruktor, w efekcie jednak maszyna przeważnie wyczynia niesamowite harce w powietrzu, by wylądować wreszcie, ale nie tam, gdzie życzył sobie instruktor i pilot. Pilot jednak zawsze jest zadowolony, że siedzi na całej maszynie i na całem oczywiście miejscu, służącem do siedzenia.

Czekamy na przytransportowanie maszyny przez „ambasadora", a tymczasem zadajemy pytania kierownikowi. Dowiadujemy się, że kierownictwo kursu to rzecz bardzo odpowiedzialna, a w związku z tem mocno denerwująca. Obserwujemy sami, że wszystko jest dobrze, dopóki uczeń siedzi jeszcze na ziemi i słucha wskazówek instruktora. Z chwilą jednak, gdy po starcie oderwie się od ziemi i leci źle — nic już nie pomoże. Uczeń jest całkowicie zdany na własną przytomność i orjentację.

instruktor zaś, straciwszy bezpośredni kontakt z uczniem, woła wielkim głosem przez tekturową tubę:

— Lewa noga!!... lewa noga...

Lub:

— Ściągnij!...

Naturalnie w warunkach szkolnych, jest to głos wołającego na puszczy, uczeń jest tak zajęty lotem, że nic nie słyszy.

Zbliża się godzina 10. Kierownik zarządza przerwę, uczniowie odprowadzają maszyny do hangaru, gdzie już zastają przygotowane drugie śniadanie, które konsumują z niesamowitym wprost apetytem, poczem pod kierunkiem instruktorów zabierają się do naprawy i wymiany uszkodzonych, względnie zanadto osłabionych części maszyny. Po uskutecznieniu napraw, około godziny 12 uczniowie udają się na odpoczynek. W lecie, w godzinach południowych, nie urządza się lotów, ze względu na duży upał. O godzinie 14 obiad, poczem zbiórka, raport i znów odmarsz do hangaru na popołudniowe loty. Na szczycie wzgórza odbywa się badanie siły i kierunku wiatru przy pomocy aerometru, poczem kierownik ustala miejsce i kierunek startu. Loty znów odbędą się w dwu grupach, z tem, że pierwsza będzie w dalszym ciągu ćwiczyć skoczki, zaś druga, ze szczytu wzgórza wykona kilka lotów pokazowych i treningowych.

Z hangaru transportują maszyny na wzgórze. Za chwilę maszyny są już na starcie, przy każdej dosłownie wisi pięciu ludzi i trzyma rwące się i pod wpływem wiatru niespokojne ptaki. Pierwszy lot wykona kierownik szkoły, musi bowiem zbadać warunki nośności powietrza i maszyny. Siada więc na krzesełku pilota, zapina pas zabezpieczający przed wypadnięciem przy wirażach, próbuje sterów ręcznych i nożnych. Następują krótkie komendy startu, naciągnięte liny gumowe wyrzucają maszynę w powietrze.

Z charakterystycznym świstem linek stalowych, wzbija się szybowiec w górę, potem opiera się miękko na powietrzu i pięknym lotem ślizgowym oddala się od nas. Za chwilę głęboki wiraż w prawo, maszyna przechyla się płatami prawie pionowo, wyrównuje i odlatuje daleko nad domy wsi Bodzów. Jeszcze jeden piękny wiraż w lewo, poczem wyrównuje i po chwili ląduje lekko i spokojnie na łące, leżącej o 60 metrów poniżej wzgórza w dolinie.



Bracia Sularzowie przy swym modelu.
Fot. „Światowid".



Rasowy szybowiec Stefana Grzeszczyka, pioniera szybownictwa polskiego.
Fot. Otorowski.

Na wzgórzu ruch, zaczepiają drugą maszynę na starcie, komentują żywo poprzedni lot, starają się zapamiętać jego dodatnie cechy, wszystko odbywa się z ogniem w oczach, z entuzjazmem niespotykanym w innych rodzajach sportu.

Następuje kilka równie pięknych lotów, póki nie zapadnie wieczór. Szybowce zawsze białe i świeże wędrują do hangaru. Biedna „Baśka" jest tak zmęczona całodniowem wyciąganiem maszyn na górę, że ledwie włóczy nogami. Zmęczeni są również uczniowie, instruktorzy oraz służba pomocnicza. Hangar zostaje zamknięty. Uczniowie odchodzą na kolację.

Jest już zupełnie ciemno, zdala świeci łuna nad Krakowem, a tu na Bodzowie, podkreślona blaskiem ogniska, łuna na twarzach młodych pilotów, komentujących żywo niektóre fragmenty bardziej interesujących lotów. Przysłuchuje się temu siedząc obok kierownik, prostuje fałszywe sądy, wyjaśnia niektóre niezrozumiałe dla uczniów sytuacje w powietrzu. Czas miłej pogawędki upływa, zbliża się godzina 21, następuje uroczyste opuszczenie flagi, modlitwa i odmarsz do izb sypialnych.

Jutro znów pobudka do rannych lotów. Mozolny i znojny jest dzień lotów w szkole, lecz owocny. Z dnia na dzień, coraz lepiej opanowują swój żywioł przyszli władcy powietrza. Z roku na rok coraz liczniejsze kadry młodych pilotów szybowcowych szkoli szkoła w Bodzowie a tem samem zasila przyszłe kadry zawodowe, kadry obrońców powietrznych Państwa.

LOPP, budując ostatnio dziesiątki podobnych szkół szybowcowych, spełnia realnie swój cel przygotowania obrony państwa, zasługując na pełne zaufanie społeczeństwa, które winno popierać z uznaniem poczynania LOPP, zapisując się coraz liczniej na członków czynnych i wspierających tej pożytecznej instytucji.

(dokończenie ze str. 7)

rowym materjale. Dział ten cieszy się ogromną popularnością nie tylko wśród młodzieży, ale i u starszych. Liczne gotowe modele latające wykonane przez doświadczonych modelarzy znajdują chętnych nabywców, szczególnie dlatego, że ceny ich są dostępne dla każdego. To też tak popularne hasło LOPP, jak „Przez modelarstwo do szybownictwa" znajduje u naszej młodzieży pełne zrozumienie.

Przy Ośrodku znajduje się specjalnie zbudowany, wzorowy schron przeciwgazowy, zaopatrzony w przepisowe urządzenia ochronne, oraz komora gazowa, w której za uprzedniem zgłoszeniem u kierownika Ośrodka pod kierunkiem fachowego instruktora OPLG odbywają się ćwiczenia w maskach gazowych przy użyciu gazu łzawiącego. Ćwiczenia te za niską opłatą dostępne są dla wszystkich zrzeszonych w jakichkolwiek stowarzyszeniach lub związkach. Indywidualnych ćwiczeń Ośrodek nie przeprowadza.

Zwiedzać Ośrodek i schron przeciwgazowy mogą i powinni wszyscy interesujący się obroną przeciwgazową i przeciwlotniczą, wycieczki szkolne lub zrzeszone grupy za uprzedniem zgłoszeniem. Ośrodek otwarty jest codziennie w normalnych godzinach handlowych za wyjątkiem niedziel i świąt. Fachowy personal Ośrodka udziela szczegółowych objaśnień, tak przy zwiedzaniu Ośrodka, jak i przy nabywaniu sprzętu czy wydawnictw, oraz przyjmuje zapisy na członków LOPP.

Dwukrotnie w ciągu tygodnia (z wyjątkiem miesięcy letnich) Ośrodek w oknie wystawowem wyświetla aktualne filmy propagandowe LOPP, ilustrujące poszczególne etapy pracy LOPP, gromadzące tłumy publiczności.

Dowodem zainteresowania szerokich sfer, którym leży na sercu silna Polska lotnicza i obrona przeciwgazowa, jest to, iż w ubiegłym roku zwiedziło Ośrodek Propagandy i odbyło ćwiczenia w komorze gazowej ponad 3.000 osób, a około 500 zapisało się tam na członków LOPP.

Zwiedzajcie Ośrodek Propagandy! Zapisujcie się na członków LOPP w myśl słów Marszałka Piłsudskiego, że „Zorganizowanym i przygotowanym do obrony przeciwlotniczo-gazowej nic grozić nie będzie!"

S. W.

Wydawca: Zarząd Okręgu Wojew. L. O. P. P. w Krakowie, ul. Zwierzyniecka L. 26. Tel. 137-42. Redaktor odpowiedzialny: Juljusz Szuster.
Ceny ogłoszeń: cała str. 100 zł., ½ 60 zł., ¼ 40 zł., 1 mm. ogl. 3-szpalt. 30 gr. Członkowie otrzymują opust. Drukarnia Polska w Krakowie.